

Володимир ШАТОХІН

аспірант кафедри
адміністративного права і процесу
Дніпровського державного
університету внутрішніх справ
(м. Дніпро, Україна)

<https://orcid.org/0009-0007-4825-2599>

ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ ТА ЗАГРОЗ: СТАН ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ

Транспортна система України відіграє ключову роль у забезпеченні економічного розвитку, інтеграції держави у світову економіку, а також у задоволенні соціальних потреб населення. Проте сучасні виклики, зокрема військові загрози, санкційні обмеження, необхідність екологічної модернізації та інтеграція з ЄС, вимагають удосконалення її правового регулювання.

Транспортна система України є однією з найрозвиненіших у Східній Європі, охоплюючи залізничний, автомобільний, повітряний, морський і річковий транспорт. Вона відіграє критично важливу роль у внутрішніх і міжнародних перевезеннях, з'єднуючи Європу та Азію.

До повномасштабного вторгнення росії у 2022 р. Україна активно розвивала інфраструктурні проекти, спрямовані на модернізацію залізничного сполучення, будівництво нових автошляхів та розширення морських портів. Проте через військові дії система зазнала суттєвих втрат, що негативно вплинуло на її ефективність. Так, наприклад, залізнична мережа України – одна з найбільших у Європі, налічує понад 20 тис. км залізниць. До початку війни «Укрзалізниця» забезпечувала до 60 % вантажних і 50 % пасажирських перевезень в країні. Не менш складною залишається ситуація в автомобільній сфері. Транспортно-експлуатаційний стан переважної більшості українських автомобільних доріг є незадовільним, зокрема, 97 % усіх автомобільних доріг мають високу зношеність та потребують капітального або поточного ремонту. Крім того, понад 9,6 тис. мостів за технічними параметрами не відповідають вимогам сучасних норм і фактичному навантаженню, 1923 мости потребують термінового ремонту, а 86 мостів перебувають в аварійному стані [1]. Основною причиною незадовільного стану автомобільних доріг в Україні є низький рівень фінансування дорожньої галузі, який в останні роки становить 10-14 % необхідної потреби у ремонті та утриманні мережі автомобільних доріг. Актуалізація цих питань посилилась внаслідок російської агресії на сході, що призвело до погіршення рівня ефективності використання транспортного потенціалу України. Так, у 2014-2019 рр. використання потенціалу транспортних перевезень вантажів скоротилось на 2,7 %, або на 44,0 млн т. Скорочення відбувалось за окремими видами транспорту та становило 19,0 % у залізничному транспорті, 34,0 % у морських перевезеннях; у автомобільному і річковому транспорті відбулося зростання перевезень вантажів на 1,4 % і 1,3 % відповідно [2, с. 32].

Водночас наразі основними викликами для транспортної системи української держави є:

- фізичне зношення інфраструктури залізничного транспорту – майже 80 % інфраструктури потребує капітального ремонту [3];
- пошкодження, пов'язані з війною – понад 6 тис. км колій були пошкоджені або знищені внаслідок бойових дій [4, с. 331-336];
- перехід на європейську колію – для інтеграції з європейськими мережами необхідна ширина колії 1435 мм замість нинішніх 1520 мм;
- електрифікація залізничних перевезень – лише 47 % залізниць електрифіковані, що ускладнює перевезення на довгі відстані;
- зношеність автомобільних доріг – понад 40 % автошляхів перебувають у незадовільному стані [5];
- нестача фінансування – обмежені бюджетні ресурси на ремонт та оновлення інфраструктури автомобільних доріг;
- дефіцит пального – у зв'язку з війною логістичні маршрути постачання пального порушені, що впливає на роботу транспортної галузі;

- блокування повітряного простору – через військові дії повітряний простір України закритий для цивільних рейсів [6];
- руйнування аеропортів – значна частина інфраструктури, включаючи аеропорти Києва, Харкова, Дніпра та Маріуполя, зазнала руйнувань;
- зупинка інвестицій – міжнародні авіакомпанії відмовилися від польотів в Україну, що зменшило інвестиції в галузь;
- блокада портів – з лютого 2022 р. росія блокує українські чорноморські порти, що призвело до значного скорочення морських перевезень;
- руйнування портової інфраструктури – удари по портах Одеси, Миколаєва та Чорноморська суттєво обмежили вантажоперевезення;
- розвиток річкового транспорту – перевантаженість Дунайського коридору через перенаправлення вантажопотоків тощо.

Отже, транспортна система України переживає найскладніший період у своїй історії. Військові загрози, економічні обмеження та необхідність інтеграції в європейський ринок створюють серйозні виклики. Водночас вони відкривають можливості для модернізації транспортної галузі, розвитку логістичних маршрутів та впровадження інноваційних рішень. Основним завданням для України є збереження та розвиток транспортної інфраструктури з урахуванням сучасних викликів, норм права і міжнародних стандартів.

Правове регулювання транспортної системи України в умовах воєнного стану передбачає особливі заходи, спрямовані на забезпечення мобільності військових і цивільних перевезень, захист критичної інфраструктури та стабільність логістичних ланцюгів. Основними нормативно-правовими актами, що визначають ці особливості, є закони України «Про правовий режим воєнного стану», «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» та низка урядових постанов і наказів Міністерства розвитку громад та територій України. Відповідно до них держава отримує право обмежувати рух цивільного транспорту, мобілізувати транспортні засоби для потреб армії та вводити спеціальні режими експлуатації залізничного, автомобільного, морського й авіаційного транспорту. Також запроваджуються пріоритетні коридори для перевезення гуманітарних вантажів та евакуації населення, а контроль над логістикою значною мірою переходить до військових адміністрацій.

Додатково правове регулювання в умовах війни включає тимчасові обмеження та спеціальні умови перевезень: наприклад, припинення роботи цивільної авіації, зупинку портів у зоні бойових дій, пріоритетне забезпечення військових та критичних об'єктів паливом. Залізничний транспорт відіграє ключову роль у перевезеннях, і тому для нього розроблені спеціальні механізми фінансування та оперативного реагування на руйнування колій і станцій. Значна увага приділяється міжнародним перевезенням, адже через блокаду портів Україна адаптувала транспортне законодавство до вимог ЄС, зокрема розширивши можливості залізничного та автомобільного експорту через західні кордони. Таким чином, транспортне законодавство в умовах війни є гнучким, але одночасно спрямованим на максимальне забезпечення оборонних, гуманітарних та економічних потреб країни.

Транспортна система України перебуває на етапі змін, зумовлених військовими та економічними викликами. Незважаючи на складнощі, удосконалення правового регулювання, впровадження цифрових технологій та екологізація транспорту можуть зробити систему більш ефективною, а адаптація до європейських стандартів, розвиток альтернативної логістики та стимулювання інвестицій сприятимуть тому, щоб український транспорт був більш безпечним, економічно ефективним і екологічно чистим.

8. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки: розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.01.2018 р. № 34-р. URL : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR180034.html.

9. Петренко І. Транспорт України – 2019: статист. зб. К. : Державна служба статистики України, 2020. 115 с. URL : http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf.

10. Деркач Е. М. Правове регулювання господарської діяльності в сфері транспорту: теоретичні та прикладні проблеми: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2021. 37 с.

11. Гапонов О. О. Особливості правового регулювання у сфері транспортної інфраструктури. *Право і суспільство*. 2024. № 1(2). С. 331-336.

5. Савостенко Т. О., Шевченко Л. Г. Державне управління розвитком транспортної системи України з метою реалізації цілей сталого розвитку. *Sustainable development of territories: challenges and opportunities: monograph*. Tallinn, Estonia : International Center for Research, Education and Training, MTÜ, 2021. Рр. 208-219.

6. Цебенко Н. М. Фінансові ресурси оновлення транспортної інфраструктури України. *Наукові записки*. 2017. № 1 (54). С. 82-98.